



PORT OF KIEL

**Betriebsbeschreibung:
Nord-Ost-Erweiterung Schwedenkai**

SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG
Schwedenkai 1 · 24103 Kiel

Stand 22. Februar 2017

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
1 Räumliche Einordnung des Schwedenkais	4
2 Ro/Pax-Dienst Kiel-Göteborg.....	7
2.1 Übersicht Kiel-Göteborg Linie	7
2.2 Lade-/Löschvorgänge.....	7
2.2.1 Begleitete Verkehre	8
2.2.2 Containerladung	8
2.2.3 Trailerladung	8
2.2.4 Neufahrzeuge.....	9
3 Kombiniertes Verkehre.....	10
3.1 Übersicht Kombiniertes Verkehre.....	10
3.2 Lade-/Löschvorgänge.....	10
4 Schwergutumschlag	12
5 Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen.....	13
6 Flächenerweiterung.....	14
6.1 Notwendigkeit.....	14
6.2 Flächengewinnung	16
7 Zusammenfassung.....	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Schwedenkais im Seehafen Kiel	4
Abbildung 2: Schwedenkai – IST-Zustand	6
Abbildung 3: Vorschuhung des Liegeplatzes 25	16

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umschlagszahlen Kiel-Göteborg - 2016.....	7
Tabelle 2: Gegenüberstellung Verkehrsaufkommen IST 2016 - SOLL.....	14
Tabelle 3: Einheiten und zukünftiger Flächenbedarf	15

1 Räumliche Einordnung des Schwedenkais

Der Betriebsteil „Schwedenkai“ liegt im Innestadtgebiet von Kiel auf dem Westufer der Kieler Innenförde. Der Schwedenkai besteht aus dem ehemaligen Bollhörnkai-Süd, Bollhörnkai-Nord und dem „alten“ Schwedenkai. Die Abbildung 1 zeigt die Lage des Schwedenkais.

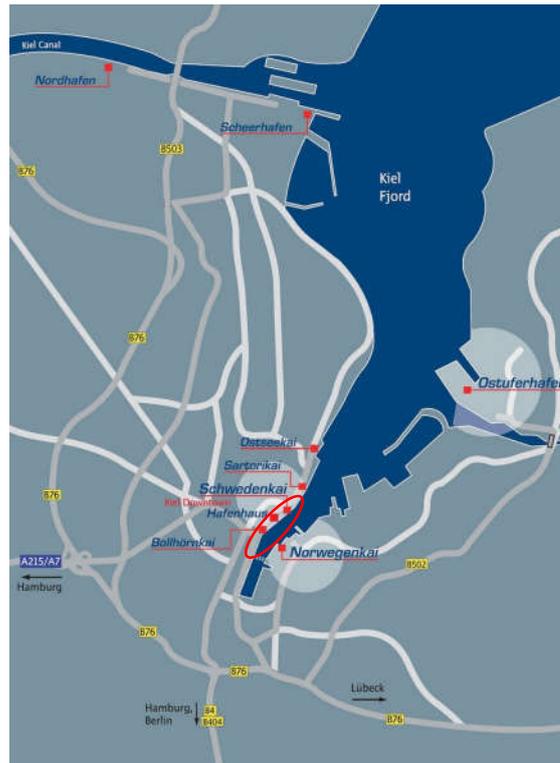


Abbildung 1: Lage des Schwedenkais im Seehafen Kiel

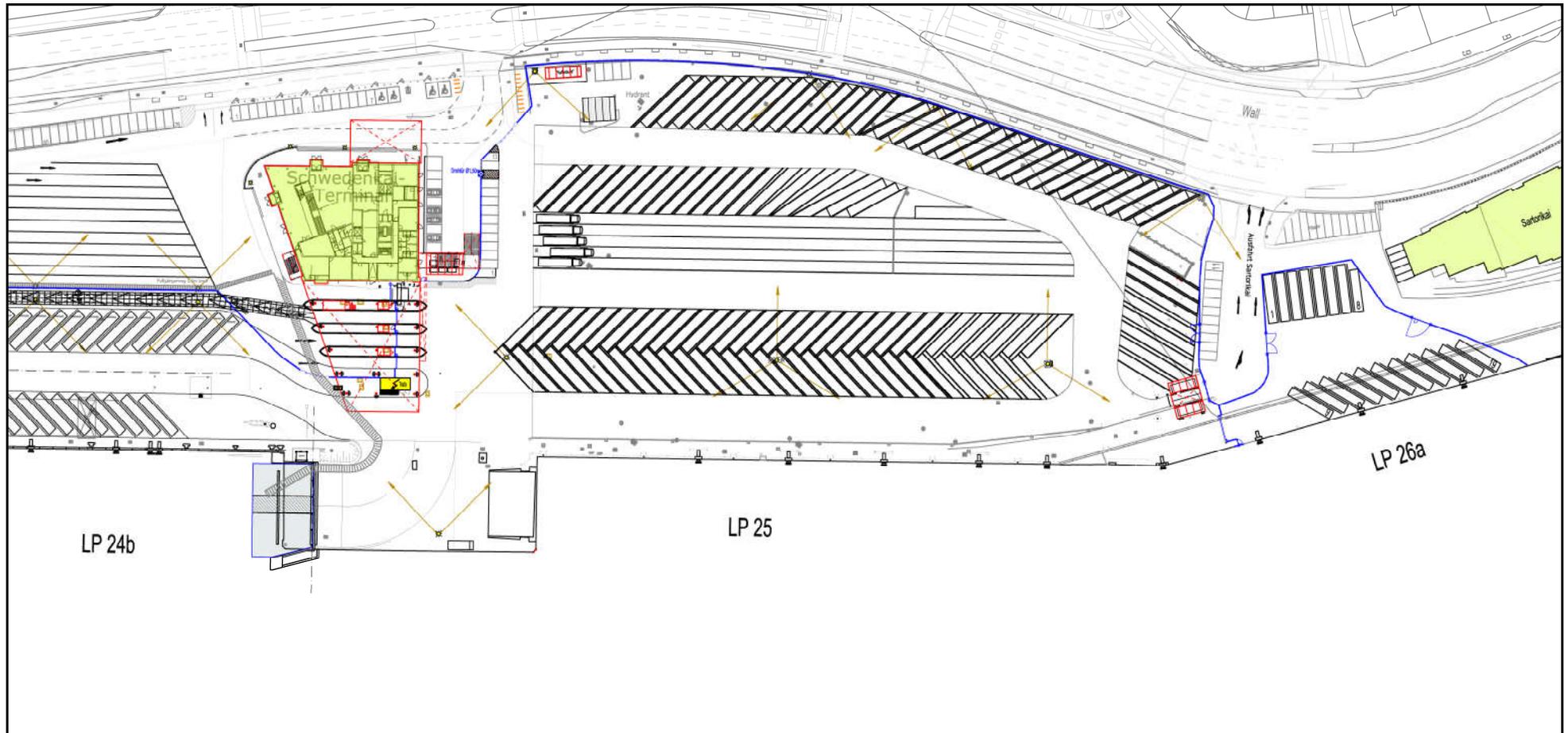
Der Schwedenkai selbst ist in Abbildung 2 dargestellt. Insgesamt stehen in diesem Hafenteil 3 Liegeplätze mit zusammen ca. 725 m Kailänge für die Abfertigung von Schiffen zur Verfügung. Von den 3 Liegeplätzen sind 2 mit Ro/Ro-Rampen für die rollende Verladung von Gütern ausgestattet und weisen Wassertiefen von 8,2 bis 9,0 Metern auf. Die RoRo-Rampe an Liegeplatz 25 ist allerdings abgängig, so dass für die Fähfabfertigung nur die in 2010 neu hergestellte Rampe an Liegeplatz 24 genutzt wird. Der südliche Teil der Anlage ist durch leistungsfähige Gleisanlagen erschlossen und wird von dem südlich in Kiel gelegenen Rangierbahnhof Meimersdorf bedient. Die moderne Hafeninfrastruktur mit der vorhandenen Ro/Ro-Rampe, dem Umschlagplatz für den Kombinierten Verkehr sowie den Freiflächen, garantiert aufgrund der kurzen Transportwege zwischen den einzelnen Terminalteilen und Anlagen des Hafens einen effizienten Betriebsablauf und damit einhergehend kurze Abfertigungszeiten der zu bedienenden Schiffe.

Betriebsbeschreibung: Nord-Ost-Erweiterung Schwedenkai Kiel

Die am Schwedenkai angebotenen Dienstleistungen sind u.a. das Be- und Entladen von Ro/Ro-Schiffen, der Umschlag von Containern, Stück- und Schwergut sowie Projektladung. Des Weiteren erfolgen die Abfertigung von Bahnwaggons, des PKW- und Passagierverkehrs und die Verschiffung von Neuwagen. Grundlegende Ladungsdienstleistungen wie das Tallieren und Vermessen von Ladeeinheiten aller Art sowie deren Zustandskontrolle und Transportsicherung werden ebenfalls durch die im Hafen ansässigen Dienstleister angeboten.

Als wichtige Drehscheibe für den internationalen Transitverkehr beruht die Bedeutung dieses Hafenteils maßgeblich auf dem Linienverkehr nach Westschweden. Aufgrund der Konzentration der Warenströme Richtung Westschweden in Kiel wurde die eingesetzte Schiffstonnage deutlich ausgebaut und macht auch eine Anpassung der operativen Terminalflächen notwendig. Das Terminal Schwedenkai entspricht den international geltenden Sicherheitsstandards und ist ISPS-zertifiziert.

Abbildung 2: Schwedenkai – IST-Zustand



2 Ro/Pax-Dienst Kiel-Göteborg

2.1 Übersicht Kiel-Göteborg Linie

Zurzeit werden im täglichen Wechsel Richtung Göteborg zwei verschiedene Ro/Pax-Schiffe mit einer Kapazität von je ca. 4.200 Lademetern (lm) eingesetzt. Im Jahr 2016 wurden insgesamt knapp 195.800 Einheiten auf der Linie Kiel-Göteborg transportiert, siehe Tabelle 1.

Tabelle 1: Umschlagszahlen Kiel-Göteborg - 2016

Verkehrsmittel (Ladeeinheiten)	Gesamtaufkommen 2016	Gesamtaufkommen pro Anlauf - 2016
Lkw, begleitet	35.841	100
Container	14.397	40
Trailer	29.198	81
Neufahrzeuge	14.761	41
Passagier-Pkw	89.947	251
Busse	1.619	4
Wohnwagen	9.999	28
Gesamt	195.762	545

2.2 Lade-/Löschvorgänge

Die Lade- und Löschvorgänge werden über die vorhandene Ro/Ro-Rampe an Liegeplatz 24 realisiert. Die Be- und Entladung der Ro/Ro-Schiffe mit Trailern und Containern auf Rollflats wird mit Hilfe von sechs bis zehn Terminalzugmaschinen (Tugmastern) durchgeführt. Die Container werden parallel zu den Trailern vom Schiff geholt und auf die Kurzzeitstellflächen verbracht. Die transportierten begleiteten LKW-Einheiten sind sogenannte Selbstfahrer und benötigen für ihre Entladung keine weiteren Hilfsmittel, lediglich Einweiser. Gleiches gilt für die Passagier-PKW, Busse und Wohnwagengespanne. Neufahrzeuge werden mit der Hilfe von Neufahrzeugfahrern an Bord verbracht bzw. von dort geholt. Zurzeit finden diese Umschlagstätigkeiten in der Zeit von 09:15 Uhr bis 18:45 Uhr täglich statt. Wobei das Entladen der Schiffe zwischen 09:15 Uhr und ca. 12:00 Uhr und das Beladen zwischen 12:30 Uhr und ca. 18:45 Uhr durchgeführt wird. Sonnabend und Sonntag verlässt das Schiff den Hafen zur Zeit um 17.45 Uhr. Die Umschlagstätigkeiten an diesen Tagen sind entsprechend eine Stunde eher abgeschlossen.

2.2.1 Begleitete Verkehre

Die täglich anfallenden Im- und Exportladungen von zurzeit jeweils ca. 50 LKW fahren auf Anweisung selbständig an und von Bord.

Die Import-LKW verlassen das Schiff ab 5 Minuten nach Ankunft des Schiffes am Liegeplatz 24 (derzeit 09:15 Uhr) über die dort vorhandene Ro/Ro-Rampe und danach unmittelbar das Terminal Schwedenkai über die nördliche Ausfahrt am Sartorikai. Nach ca. 30 bis 40 min haben alle diese Einheiten das Terminal verlassen.

Für den Export vorgesehene begleitete Einheiten kommen in einem Zeitkorridor von zwölf Stunden bis 30 Minuten vor der Schiffsabfahrt (derzeit 18:45 bzw. 17:45 Uhr) im Hafen an und warten auf den 11 Aufstellspuren mit einer Gesamtlänge von ca. 1.240 m vor dem Gate bzw. nach Bedarf auch auf den Aufstellspuren im Terminalinnenbereich (ca. 750 m). Die Verladung beginnt frühestens 3,5 Std. vor Schiffsabfahrt und endet spätestens 15 Minuten vor dieser.

Sowohl Busse als auch Passagierfahrzeuge sind in den o.g. Aufstelllängen vor dem Gate enthalten, die Verladung erfolgt analog.

2.2.2 Containerladung

Jährlich werden auf der Route Kiel-Göteborg zurzeit ca. 14.400 Container transportiert, was einem Aufkommen von je 20 Containern im Im- und Export pro Anlauf entspricht. Der schiffsseitige Umschlag dieser auf Rollflats gelagerten Container erfolgt durch vorhandene Tugmaster. Die 20 Container in Importrichtung werden parallel zu den Trailern von Bord geholt und dann mittels Reachstacker oder Rubber Tyred Gantry Crane (RTG) an Land zur Abholung bereitgestellt.

Container in Exportrichtung werden per Bahn oder LKW-Chassis ab einem Tag vor Schiffsabfahrt bis spätestens 60 Minuten vor dieser in den Hafen verbracht. Die Container werden mittels Reachstacker oder RTG vom Bahnwaggon bzw. Lkw-Chassis gehoben und auf Rollflats verladen. Danach werden die Container auf Rollflat mittels Tugmaster auf die Kurzzeitfläche des Terminals verbracht, um dann ab ca. 12:30 Uhr bis ca. 18:35 Uhr bzw. 17:35 Uhr wiederum mittels Tugmaster an Bord gestaut zu werden.

2.2.3 Trailerladung

Die derzeit ca. 29.200 Trailer pro Jahr entsprechen durchschnittlich 40 Trailern im Ex- und Import je Schiffsanlauf. Für deren Umschlag kommen zwischen 6 und 10 Tugmaster zum Einsatz, welche die Trailer auf dem Importstellplatz abstellen bzw. vom Exportplatz in's Schiff bringen.

Der Zeitraum der Entladung beginnt ca. 30 bis 40 Minuten nach Schiffsankunft (derzeit 09:15 Uhr) und endet spätestens drei Stunden danach. Die Abholung der Trailer aus dem Terminal erfolgt in der Regel innerhalb von 2 Tagen, wobei jedoch etwa 50% sofort nach der Schiffsentladung per LKW-Zugmaschine abgeholt werden. Die für den Export vorgesehenen Trailer kommen in einem Zeitkorridor von ca. 16 Stunden bis 30 Minuten vor Schiffsabfahrt im Hafen an und werden auf der Vorstellfläche des Liegeplatzes 24 (Exportplatz) bereitgestellt. Die Schiffsbeladung erfolgt mit der Hilfe von Tugmastern im Zeitraum von 12:30 Uhr bis maximal 15 Minuten vor der Schiffsabfahrt um derzeit 18:45 Uhr bzw. 17:45 Uhr.

2.2.4 Neufahrzeuge

Die mit einem Volumen von derzeit jährlich ca. 14.750 Stück umzuschlagender Neufahrzeuge (Pkw, Wohnmobile, Lkw-Zugmaschinen, Baufahrzeuge, etc.) stellen aufgrund ihrer Sensibilität hinsichtlich der Verladung einen erhöhten Umschlagsaufwand dar. Je Schiffsanlauf werden ca. 20 Neufahrzeuge ein- bzw. ausgeführt.

Die Neufahrzeuge werden von Fahrern vom Neufahrzeuglagerplatz an Liegeplatz 24 ins Schiff befördert. Hierbei werden die Fahrer von Personentransportern (Beförderungskapazität: 4+1 Personen) vom Schiff zurück zum Neufahrzeuglagerplatz transportiert. Die Importfahrzeuge werden auf die gleiche Weise gelöscht und auf dem nördlichen Lagerplatz an Liegeplatz 25 abgestellt.

3 Kombiniertes Verkehr

3.1 Übersicht Kombiniertes Verkehr

Der Schwedenkai ist zurzeit mit 5 Zugabfahrten und -ankünften je Woche über Hamburg-Billwerder an das Transportnetz des kombinierten Ladungsverkehrs angeschlossen. Darüber hinaus verkehren 7-mal wöchentlich Direktzüge in und aus Richtung Verona, sowie 1 Direktzug nach bzw. von Triest. Die Züge aus Hamburg werden in Meimersdorf geteilt und ein Teil entsprechend am Schwedenkai gestellt. Die Ladungskapazität eines solchen Teilzuges beträgt 20 Trailer (bzw. 40 TEU). Dies entspricht einer maximalen Kapazität von etwa 10.000 Trailern (bzw. 20.000 TEU) jährlich. Auf den Strecken Kiel - Verona und Kiel – Triest werden vorwiegend Trailer transportiert. Die Gesamtkapazität beträgt 30 Trailer je Zug und somit ca. 24.000 Trailer im Jahr.

Im Jahr 2016 wurden insgesamt 22.053 Ladungseinheiten insgesamt am Schwedenkai umgeschlagen.

Für den Umschlag werden 1 RTG und 1 Reachstacker für das Auf- und Absetzen der Ladungseinheiten auf Waggon, sowie Tugmaster zum Vorholen bzw. Wegstellen der Ladungseinheiten eingesetzt. Die Mengen im Im- und Export sind annähernd paarig.

3.2 Lade-/Löschvorgänge

Die ein und ausgehenden Züge des Kombinierten Verkehrs werden mittels RTG sowie mit Hilfe eines Reachstackers be- und entladen. Die Umschlagszeit eines Zuges nimmt jeweils einen Zeitraum von ca. drei Stunden in Anspruch.

Zugfahrplan:

Montag

14:40	Billwerder Ausgang
21:00	LKW Walter Ausgang

Dienstag

03:15	Verona Eingang
11:20	Billwerder Eingang
14:40	Billwerder Ausgang
17:00	Verona Ausgang

Mittwoch

03:15	LKW Walter Eingang
11:20	Billwerder Eingang
14:40	Billwerder Ausgang
21:00	LKW Walter Ausgang

Donnerstag

03:15	Verona Eingang
11:20	Billwerder Eingang
13:00	EKOL Eingang
14:40	Billwerder Ausgang
17:00	Verona Ausgang

Freitag

03:15	LKW Walter Eingang
11:20	Billwerder Eingang
14:40	Billwerder Ausgang
17:00	Verona Ausgang

Samstag

03:15	Verona Eingang
11:20	Billwerder Eingang
16:45	LKW Walter Ausgang

Sonntag

06:00	EKOL Ausgang
08:30	Verona Eingang
11:00	LKW Walter Eingang
17:00	Verona Ausgang

Die Bereitstellung der Container und Trailer erfolgt per Tugmaster vom bzw. zum Vorstaubereich an Liegeplatz 24. Leere Container werden mittels Reachstacker in der Regel auf einen Lagerplatz am Liegeplatz 23 abgestellt.

4 Schwergutumschlag

Der Umschlag von schweren bzw. übergroßen Gütern bis 40 to erfolgt mittels Reachstacker oder RTG. In der Regel werden diese Güter von einem Tieflader oder Bahnwaggon auf ein Rollflatt umgeladen bzw. v.v. Für höhere Stückgewichte würden externe Autokrane zum Einsatz kommen, was bis dato allerdings noch nicht notwendig wurde. Die Ladung wird dann mittels Tugmaster an Bord der Fährschiffe verbracht bzw. von dort gelöscht.

Das Gesamtvolumen beträgt derzeit ca. 2.000 to jährlich.

5 Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen

Für die Abfertigung von mittelgroßen Kreuzfahrtschiffen bis zu einer Länge von ca. 190 m steht am Schwedenkai der Liegeplatz 25 zur Verfügung. Diese Schiffe haben in der Regel bis zu 1.200 Passagiere und bis zu 400 Besatzungsmitglieder an Bord. Aufgrund des normalerweise am Liegeplatz stattfindenden Ladungsverkehrs der Fährschiffe, ist ein ca. 30 m breiter Streifen parallel zum Liegeplatz 25 mittels mobiler Zäune abzusperren. Die dadurch entstehende Fläche ist ausreichend, um eine schiffsseitige Gangway und ein Gepäckzelt für die Passagiere zu platzieren und sowohl das Gepäckhandling als auch die Schiffsversorgung in diesem Bereich abzubilden. Die aussteigenden Passagiere werden über das Gepäckzelt zum Sartorikai geführt. Dort erfolgt die Abholung bzw. der Beginn der Heimreise der Passagiere. Einschiffende Reisende können sich in der Passagierhalle des Schwedenkais aufhalten, werden dort eingecheckt und danach mittels Shuttlebus direkt zum Schiff befördert. Das vorher entgegengenommene Gepäck wird in dem Gepäckzelt am Liegeplatz 25 gescannt und an Bord gebracht. Im Falle eines sogenannten Stop-Over-Anlaufs werden die Passagiere direkt am Schiff mit Bussen abgeholt und zu den verschiedenen Ausflugszielen gefahren. Fußgänger verlassen den umzäunten Bereich auch über den Sartorikai. Um wieder an Bord zu gelangen, werden in diesem Bereich die Bordkarten kontrolliert und das Handgepäck gescannt. Danach betreten die Passagiere über die bordeigene Gangway wieder das Schiff. Eine Großgepäckabfertigung ist in diesem Falle nicht notwendig.

6 Flächenerweiterung

6.1 Notwendigkeit

Nachstehende Tabelle zeigt noch einmal die in 2016 am Schwedenkai umgeschlagenen Einheiten, allerdings erweitert um die Anzahl der prognostizierten bzw. von der Reederei angestrebten Ladeeinheiten. Diese Reedereiangaben der SOLL-Werte sind mittelfristig zu erreichen, um einen wirtschaftlichen Betrieb der Fährlinie an sich zu gewährleisten.

Tabelle 2: Gegenüberstellung Verkehrsaufkommen IST 2016 - SOLL

Verkehrsmittel (Ladeeinheiten)	Gesamtaufkommen pro Jahr - IST	Gesamtaufkommen pro Anlauf (Im- und Export) - IST	Gesamtaufkommen pro Jahr - SOLL	Gesamtaufkommen pro Anlauf (Im- und Export) – SOLL
Lkw, begleitet	35.841	100	ca. 37.000	100
Container	14.397	40	ca. 15.600	44
Trailer	29.198	81	ca. 54.000	150
Neufahrzeuge	14.761	41	ca. 15.000	41
Passagier-Pkw	89.947	251	ca. 90.000	251
Busse	1.619	4	ca. 1.600	4
Wohnwagen	9.999	28	ca. 10.800	30
Gesamt	195.762	545	224.000	620

Hieraus wird ersichtlich, daß gerade der Bereich der platzintensiven, unbegleiteten Einheiten, vor allem der Trailer, deutlich gesteigert wird. Die Gesamtjahresanzahl der umzuschlagenden Einheiten hätte eine durchschnittliche Schiffsauslastung von ca. 86 % zur Grundlage. Der theoretische Wert liegt also nochmals ca. 14 Prozentpunkte darüber. Da der Fährverkehr aber saisonalen und wocheninternen Schwankungen, sowie schwankenden Ladungszusammenstellungen unterliegt, ist an mindestens zwei Tagen in der Woche (vorauss. Mittwoch und Sonnabend) und während der Sommersaison, eben von vollständig ausgelasteten Schiffen auszugehen. In der nächsten Tabelle ist dargestellt, wie derzeit die Stellplatzkapazität ist und welcher Stellplatzbedarf, bei voller Schiffsauslastung (max. 4.200 Im) notwendig wäre. Hierbei werden für die begleiteten Exporteinheiten, wie Lkw, Busse, Passagier-Pkw die Aufstellspuren außerhalb des ISPS-Bereiches vor dem Terminalgebäude genutzt. Für selbstfahrende Lkw sind zu-

sätzlich Aufstellspuren im Innenkaibereich nutzbar, siehe auch Abbildung 2. Es wurden für Im- und Export die gleiche Anzahlen von Einheiten unterstellt, also paarige Verkehre.

Tabelle 3: Einheiten und zukünftiger Flächenbedarf

Einheiten	Aufstellfläche bzw. Stellplätze vorhanden (inkl. Sartorikai)	Anzahl je Ankunft + Abfahrt maximal (volles Schiff)	Flächen- bzw. Stellplatzbedarf je Ankunft + Abfahrt maximal	Differenz Stellplätze
Lkw, begleitet	54	110	55	./. 1
Container	18 (für 36 TEU)	88 TEU	44 (für 88 TEU)	./. 26 (für 52 TEU)
Trailer	173	200	200	./. 27
Neufahrzeuge	41	41	41	0
Summe Stellplätze (Fracht)	285		335	./. 54
Passagier-Pkw	93	250	125	./. 32
Busse	3	4	3	+ 1
Wohnwagen	19	30	16	+ 4
Lademeter je Ankunft/Abfahrt		4.200		

Bei Ankunft und Abfahrt von vollen Schiffen stehen also für begleitete Lkw, Container und Trailer ca. 54 Stellplätze zu wenig zur Verfügung. Nicht mit eingerechnet wurde der Platzverlust durch Einheiten, die länger als bis zur nächsten Schiffsabfahrt auf dem Terminal stehen und erst später abgeholt werden. Hierfür sind erfahrungsgemäß bis zu 40 Stellplätze erforderlich. Allerdings muß hier wiederum gegen gerechnet werden, dass zum Einen ab 12:30 Uhr mit Beginn der Schiffsbeladung wieder Stellplätze im Exportbereich an Liegeplatz 24 frei werden und zum Anderen Trailer und Container kontinuierlich bis ca. 0,5 h vor Schiffsabfahrt angeliefert und kurze Zeit später verladen werden. So kann in Summe davon ausgegangen werden, daß der Flächen- bzw. Stellplatzbedarf ungefähr den Daten der vorletzten Spalte in Tabelle 4 entspricht. So ergibt sich ein Mehrbedarf von ca. 54 Stellplätzen für Lkw, Trailer und Container (siehe letzte Spalte Tabelle 4). Schwierig abzuschätzen ist die Entwicklung im Neufahrzeugbereich. Dieser unterliegt erfahrungsgemäß starken Schwankungen. Zurzeit wird davon ausge-

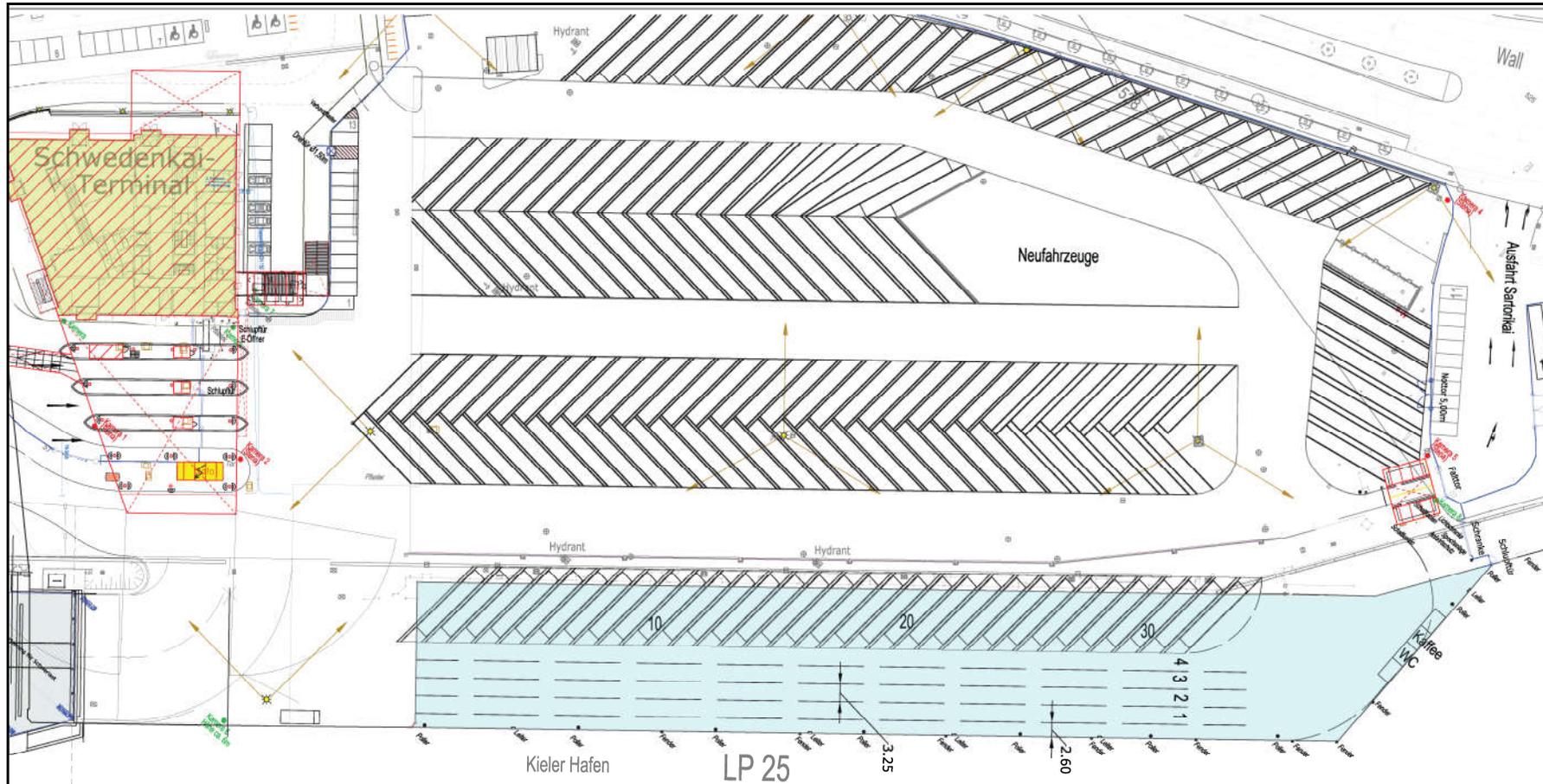
gangen, dass ca. 41 Stellplätze für diese Ladungsart ausreichend sind, obwohl in der Vergangenheit bereits kurzzeitig bis zu 100 Fahrzeuge abgestellt wurden.

Die rechnerisch 32 fehlenden Passagier-Pkw Plätze sind zu vernachlässigen, da bei Einschiffungsbeginn, ca. 3,5 Stunden vor Abfahrt, erfahrungsgemäß höchstens 2/3 der zu verschiffenden Einheiten vor Ort sind, so daß die 93 Plätze ausreichend sind. Für die zu verschiffenden Wohnwagen und Busse sind genügend Plätze vorhanden.

6.2 Flächengewinnung

Durch eine Vorspundung des Liegeplatzes 25 kann eine weitere operative Fläche von ca. 4.800 m² in direkter Nähe zur RoRo-Rampe LP 24 geschaffen werden, die Platz für weitere 32 Trailer und 5 je 160 m lange Aufstellspuren, also Platz für ca. 36 selbstfahrende Lkw bietet, siehe Abbildung 3. Die auf der jetzigen Fläche im Norden des Terminalgebäudes bereits vorhandenen Aufstellspuren werden in 19 Trailerstellplätze und einen Neufahrzeugplatz (ca. 1.400 m²) umgewandelt. Somit stehen für jede Schiffsabfertigung insgesamt 242 Trailerstellplätze zur Verfügung. Die für den kombinierten Verkehr zusätzlich nötigen Plätze zum Vorstellen der Container auf Rollflats und für Trailer werden auf den Flächen des Liegeplatzes 24 geschaffen. Die jetzt dort aufgestellte Exportladung wird zum Teil auf den nördlichen Terminalbereich wandern. Somit sinkt die Zahl der Trailerstellplätze je nach Aufkommen des kombinierten Ladungsverkehrs um bis zu 42 Plätze (für 84 TEU). Insgesamt stehen nach dieser Flächenerweiterung für Trailer 200, für Container auf Rollflat und Trailer des kombinierten Verkehrs 40 und für selbstfahrende Lkw 56 Stellplätze zur Verfügung. Unter der Voraussetzung der derzeitigen durchschnittlichen Verweilzeiten der Ladungseinheiten auf dem Terminal wären somit ausreichend Stellplätze für alle Ladungseinheiten vorhanden, um auch voll ausgelastete Schiffe abzufertigen.

Abbildung 3: Vorschuhung des Liegeplatzes 25 (siehe auch Plan 4)



7 Zusammenfassung

Um für zukünftige Ladungsmengen im Linienverkehr nach Schweden gerüstet zu sein, ist es zwingend notwendig, mittelfristig weitere Flächen für die Bereitstellung der Ladungsträger zu schaffen. Gerade für die erwarteten Mengensteigerungen im Trailer- und kombinierten Ladungsverkehr werden diese Flächen benötigt. Die Erweiterung des Liegeplatzes 25 zur Wasserseite ist aufgrund der geographischen Lage der gesamten Terminalanlage die einzige Möglichkeit für eine entsprechende Flächengewinnung. Die so entstehende ca. 4.800 m² größere Kaifläche wäre für die Abfertigung der derzeitigen Fährschiffe unter Berücksichtigung der erwarteten Mengensteigerungen und der jetzigen Abholfrequenzen ausreichend.

Für die Abfertigung der Kreuzfahrtschiffe ist eine Verlagerung des Liegeplatzes um ca. 30 m Richtung Wasser unproblematisch, sie erfolgt identisch wie in Punkt 5, Seite 13 beschrieben. Durch die Verengung des Fahrwassers an dieser Stelle ist allerdings eine enge Abstimmung der Ein- und Auslaufzeiten der Kreuzfahrtschiffe mit den Fahrplänen der Fährschiffe notwendig.